

Közelmúlt és jövőkép a Kecskeméti Kisvasúton

Amikor egy napra még visszatért az élet a kisvasútra... A Fedecrail különvonata indulás előtt Kecskemét KK állomáson 2010. április 28-án (fotó: Prohászka Csaba)



Májusi, bevezető írásunkban összefoglaltuk a két MÁV-kisvasút, a nyíregyházi és a kecskeméti leállításához vezető körülményeket és okokat, valamint röviden vázoltuk a lehetséges jövőt befolyásoló tényezőket. Leszögeztük azt is, hogy szeretnénk még vonatozni a nevezett kisvasutakon, ehhez azonban értelmes célt kellene találni működésükhöz. Az időközben eltelt egy hónapban a Kecskeméti Kisvasút sorsának jártunk utána.

A kép tisztult, érzelmeink vegyesek. Ugyanakkor úgy véljük, jó eséllyel bízhatunk abban, hogy halljuk még a kerekek csattogását a Kiskunságban! Többek között azért, mert valamennyi megkérdezett egyetértett az-za, hogy a kecskeméti hálózat bizonyos szakaszainak adottságai idegenforgalmi szempontból kedvezőek. A kormány a turizmust stratégiai nemzetgazdasági ágazatként deklarálta, illetve a hungarikumnak tekintett magyar tanyavilág megmentését tűzte ki célul. Véleményünk szerint ebben feltétlenül

szerepet kell kapnia a Kiskunság szerves részét képező kisvasútnak, illetve segítheti is ezen célok elérését.

Móricz és a bugaci kispöfögő

Érdeemes felidézni az 1930-as éveket, amikor a világgazdasági válság hatására a még „vadonatújí” kisvasút egyszer már majdnem megszűnt. Kecskemét előjárói már akkor a turizmust hívták segítségül, és komoly kampánnyal számtalan hírességet csábítottak Bugacra, ösztönözve az idegenforgalmat. Így jutott el ide Móricz Zsigmond is, akitől a „bugaci kispöfögő” elnevezés ered.

A kisvasúton a közelmúltban sem voltak ismeretlenek a turisztikai célú szolgáltatások. A 490,053 pályaszámú gőzmozdony 1984-es Kecskemétre állomástitása óta hagyományná váltak a minden év augusztusában megrendezett „bugaci pöfögések”, illetve kisvasúti napok, amelyek minden alkalommal sok száz érdeklődőt vonzottak a jó hangulatú programokra. A MÁV Nostalgiá Kft. kínálatában is szerepelt gőzmozdonyos nosztalgiajvonat a bugaci pusztába, amelyek szintén viszonylag gyakran, igaz, főként csak nyugati turisták megrendelésére közlekedtek.

Megfelelő akarat esetén nyilvánvalóan ma is megszervezhető lenne a kisvonatos turizmus. A nosztalgiaforgalomhoz adottak a járművek, a pálya, az épületek. Az idegenforgalmi adottságok is megvannak, csak ki kellene használni ezeket. A forgalom akár rövid időn belül is felvehető lenne, mivel a működés beindításához nincs szükség azonnal költséges teljes körű pályafelújításra.

Hosszabb távon természetesen ezzel mindenképpen számolni kell, de sokkal fontosabb ezen egyszeri költségnél a folyamatos fenntartáshoz, a napi üzemhez szükséges források előteremtése. A jó működésnek továbbá elengedhetetlen feltétele a turisztikai szolgáltatók közti együttműködés, a jó marketing, majd az érkező vendégek színvonalas, pontos és korrekt kiszolgálása.

A pusztai vonatozás romantikája

Jelen írásunknak nem lehet feladata, hogy – egy helybeli fejével gondolkodva és a környék minden apró részletét ismerve – teljes körű turisztikai koncepciót nyújtson a kisvasút fejlesztéséhez, ezért csak a legkézenfekvőbb adottságokat említjük. Az ország többi kisvasútjával összehasonlítva jól látszik, hogy a Kecskemét–Kiskunmajsa ág, azon belül is főleg a Bugac felső állomásig terjedő szakasz idegenforgalmi szempontból kedvező adottságokkal büszkélkedik. Bugac nemzetközi híre, a tanyasi csárdák, a lovasprogramok, a védett ősbőrök még napjainkban is jelentős turisztikai vonzerőt jelentenek mind a sztereotíp külföldi, mind a hazai utazók körében. Ennek kihasználásához szinte csak ki kel-



Érdeklődők sokasága várja az utolsó előtti vonat beállítását az állomásra (fotó: Jakóts Ádám)



A Fedecrail csoportja számára kiállították az állomásra a bugaci kispöfögőt is: Jonathan B. Sutton

Az utolsó menetrend szerinti vonat felkészítése az indulásra Kecskemét KK járműtelepén (fotó: Jakóts Ádám)





▲ Páhi állomás jellegzetes „modern” felvételi épületével. Kisvasúti viszonylatban ilyet másutt sem nagyon találunk... (fotók: Jakóts Ádám)



▲ Törökfái állomás jellegzetes felvételi épülete



▲ Részlet a kiskunmajsai állomásról. Pusztuló raktárépület, rakodó, teherkocsik – mind a múltat idézik, amiből jó lenne valamit átmenteni az utóknak



▲ Kecskemét KK állomás a „fekete szombat”. Borús idő, borús hangulat...

lene nyújtania a kezét annak, aki fantáziát lát a kisvasút feltámasztásában. Kiskunmajsán az élményfürdő jelenthet nagyobb vonzerőt, ami ugyan nem közvetlenül a kisvasút mellett fekszik, de kapcsolt szolgáltatásokkal elérhető lenne. A Törökfái–Kiskőrös vonal helyzete nehezebb, itt a pusztai vonatkozás romantikáján és a tanyavilágra való rácsodálkozásokon kívül nem találhatók nagyobb tömegeket vonzó látványosságok.

A pusztában haladó kisvasútnak önmagában is igazi varázsa van. A rohanáshoz szokott, folyton „impulzusokra” vágyó városi turistának talán riasztóan hat, hogy órákon keresztül zötykölődjön a fapados, kályhafűtéses kocsiban az asztallap simaságú pusztán. Aki azonban nyugalomra és a tanyasi lét legalább futó megismerésére vágyik, annak élmény itt minden perc. Télen a havas rónán kilométereken át a vonat mellett nyargaló kutya, a tanyákon kérődző bivalyok, a „semmi közepén” vonatra váró öreg nénik, az ódon állomások látványa egy életre magával ragadja az erre utazót. Mindez egy jó baráti társasággal, esetleg némi nedűvel és a vonat kályháján felmelegített elemőzsiával fűszerezve kitűnő kikapcsolódást nyújthat a mindennapok fáradalmaiból.

Közlekedéstörténeti érték

Magyarországon ez volt az utolsó olyan működő keskeny nyomközű vasúthálózat, amely magán viselte a nagyvasúti mellékvonalak minden jegyét. Sajnos még sok vasútbarát is elmegy ezen egyedülálló érték mellett, holott ilyen egységes megjelenésű állomásokat, típusterv szerint épült – kifejezetten szép – felvételi épületeket még a nyírvidéki hálózaton sem találunk. A meglévő épületek sorsa bizonytalan, jóllehet ezek akár egyenként is érdemesek volnának a műemléki védelemre. Közülük többet sajnos már régen lebontottak, a magánkézbe került szankit pedig jelentősen átalakították, amivel az elveszítette eredeti jellegét (bár így legalább megmaradt).

Kár lenne a kiskunmajsai végállomásért is, ahol a szép felvételi épület melletti szintén jellegzetes egyvágányos fűtőház valaha volt fordítókorongjával ideális helyszíne lehetne egy múzeumvasút végpontjának. Az elhanyagolt, gazos területen járva szinte látja az ember maga előtt az étellel teli állomást, a szépen felújított gőzmozdonyok, korabeli személykocsik



▲ A kiskunmajsai mozdonyszín. Ki tudja, mikor hált benne utoljára vasúti jármű... Valaha fordítókorong is volt előtte, az állomással együtt gyönyörű kisvasúti múzeummá válhatna

▼ Az egész kisvasútnak hírnevet szerző Bugac állomása az utolsó üzemnapon



▼ Bugac felső hangulatos állomása 2003. február 2-án



mozgását a tiszta, rendezett vágányokon... Vasúttörténeti szempontból érdekesek a kiskőrösi vonal Páhi és Kaskantyú állomásainak modern szellemen megalkotott felvételi épületei, amelyek kisvasúti viszonylatban ugyancsak egyedülállók hazánkban. A kiskőrösi végpont szintén rendelkezett egyállásos fűtőházzal, de figyelemre méltó a fővonal szintbeni keresztződése és a kisvasúti kocsik rakodórampájával is felszerelt átrakó pályaudvar is.

Hol találunk még egy olyan kisvasutat a Kárpát-medencében, amelynek állomásain rakodóvágányok, raktárépületek, jellegzetes állomásépületek találhatók, végpontjain kisebb fűtőházakkal, mint Kecskemét környékén? Találunk, igen: Erdélyben, a Nyárad, az Aranyos, vagy a Hortobágy mentén, azok azonban sajnos szintén nem működnek, illetve ha működnének sem a mai Magyarországot gazdagítanák...

A kisvasút közlekedéstörténeti értéke egyértelmű, de be kell látni, hogy a hálózat kiterjedtsége okán nem alkalmas arra, hogy önmagát bemutató és „eltartó” idegenforgalmi vonzerő lehessen. Egy vasútbarát számára mindig élményt jelent akár egyéb látványlók nélkül is órákon át utazgatni az akár már többször is bejárt vonalakon, de ők csak egy szűk réteg, akikre egy ekkora hálózat fenntartását nyilván nem lehet alapozni.

A hivatásforgalom kérdése

A kisvasúton egykoron jelentős hivatásforgalom a tanyavilág fokozatos elnéptelenedésével összefüggésben jelentősen lecsökkent. Ennek ellenére bizonyos szakaszokon még az utolsó időkben is jelentkező számottevőbb utazási igény, amelyeket megfelelő fejlesztések után színvonalasabban lehetne kiszolgálni. Ehhez természetesen szükség volna komfortosabb járművekre és rövidebb eljutási időkre.

Az úthálózat hiányosságai miatt egy jól működő vasút akár a közúti közlekedésnek is nyújthatna alternatívát. Fontos kérdés lenne a megállóhelyek kitérésének valós igényekhez igazodó újragondolása is. A bezárás

▼ A pusztai „folklor” itt még a mindennapok része (fotó: Kecskeméti Ágnes)



MI TÖRTÉNT A BEZÁRÁS ÓTA?

A Kecskeméti Kisvasúton 2009. december 12-én volt az utolsó menetrend szerinti üzemnap. A sors különös fintoraként ez azonban csak a Kiskunmajsára vezető ág szomorú végnapja, mivel a kiskörösi vonalon a felújításra megérett pálya egy nappal előbb megadta magát. A Kiskörösről Kecskemétre tartó siklott vonat után a pályát az utolsó üzemnapra már nem állították helyre, hanem vonatpótló autóbustzt rendeltek. A sérült szakaszt csak a bezárás után javították ki, amire a leállításról szóló rendelkezés szerint azért volt szükség, mert a forgalomszüneteltetésre ítélt vonalakat bármikor újraindítható, üzemképes állapotban kell tartani.

A forgalom leállítása után a kecskeméti fűtőházban két hónapig még nem állt meg az élet. Javában folyt ugyanis az Mk48 2022 pályaszámú mozdony nagyjavítása, amit még be kellett fejezni. A mozdony elkészült és a rövid próbaútak után azonban a kisvasúti műhely bezárt. A felvételi épületet és a fűtőház területére összegyűjtött összes járművet riasztóval ellátott mobilkerítéssel vették körbe. A területet azóta fegyveres őrök vigyázzák, amiért a MÁV Zrt. nem csekély összeget fizet havonta. A rossz nyelvek szerint ebből futhatná akár a forgalom fenntartására is.

Néhány hónappal később egy különvonat erejéig még visszatért az élet a kisvasútra. A 2010. április 28-án közlekedő különvonatot a Fedecrail európai múzeum- és turisztavasúti egyesület rendelte meg hazánkban tartott kongresszusa alkalmából. Az Mk48 2013-as mozdony által továbbított háromkocsis vonaton körülbelül százhuszan utaztak Kecskemétről Bugacra. A vonat visszaérkezése után a járműveket újra elzárták, a hálózaton azóta vonatmozgás nem volt.

A hálózat bejárására havonta kerül sor, de nem vonattal. A pályából komolyabban még nem loptak, bár értesüleink szerint Orgovány környékén már hiányoznak hevederek és sincsavarok. Az útátjárók sárosak, eltömődtek, a gázosodó vágányokat kezdi visszavenni a természet. A Vasúttörténeti Alapítvány döntése értelmében az utóbbi években megfigyelt, és a vandálok által tönkretett kecskeméti kisvasúti skanzenet felszámolják. A járművek részint más kisvasútra és a Kaszapereken kialakítandó AEGV-emlékhelyre kerülnek, míg az értékesebb darabok az alapítvány tulajdonában maradnak.

előtti időkben is gyakorlat volt, hogy a vasúthoz közeli, de a legközelebbi megállóktól távol eső tanyák utasait a vonat szabálytalanul a nyílt vonalon vette fel... A hivatásforgalom önmagában azonban biztosan nem tartaná el a kisvasutat, az csak az idegenforgalmi főtevékenység kiegészítője lehetne.

Mind a hivatás-, mind a turisztikai forgalom szempontjából szerencsétlen adottság a



▲ Kiürítve, lezárva. Kecskemét KK, március 29. (fotó: Pavletits Péter)



▲ Az Mk48 2022 pályaszámú mozdony felújítása már a bezárás után fejeződött be. Reméljük, kap még szerepet vonatok élén Kecskeméten (fotó: Prohászka Csaba)

Hosszú évekig tárolták ezeket a teherkocsikat Kiskörös állomáson. Sokáig úgy tűnt, láthatjuk még őket esetleg nosztalgia-tehervonatként, ám nagy részüket azóta már eladták más kisvasútra, többek között az erdélyi Felsővisóra is (fotó: Jakóts Ádám)





▲ **Utásra vár a vonat a pusztabán 2005 februárjában. A személyzet tudja, hogy itt jönnie kell valakinek, és amíg nem érkezik meg, nem indulunk...** (fotó: Jakóts Ádám)

megyeszékhelyen lévő végállomás elhelyezkedése. A kisvasút messze esik a városközponttól és a közlekedési csomópontoktól, ezért rossz átszállási lehetőséget nyújt a városba igyekvőknek és a továbbutazóknak, de még a lehetséges turistáknak is. Ezen a helyzeten azonban valószínűleg már a kielégítő utastájékoztató is sokat segítene, de akár ráhordó autóbusszjárat is indulhatna, ha a sokak által dédelgetett álom, a vonal Kecskemét nagyvasúti pályaudvaráig való meghosszabbítása valóban csak elképzelés maradna. Nagy távolságról ugyanis nincs szó, a szerző tapasztalata alapján hozzávetőleg fél óra alatt akár gyalogosan is el lehet jutni nemcsak a városközpontba, de akár a pályaudvarig is.

Maradva a realitásokról

Bármilyen jellegű újraindítás napjainkban csak úgy tűnik valószínűnek, ha az a MÁV-tól független szervezet, illetve befektető kezdeményezésére és anyagi hozzájárulásával történik meg. A kormány részéről ehhez elsősorban döntés szükségeltetik a jogi és szabályozási kérdések rendezése tekintetében, elősegítve a civil kezdeményezések sikerét. Meglátásunk szerint ha lesz újraindítás, az turisztikai céllal fog megtörténni, így a fentebb ismertett okok miatt ez jó eséllyel nem a teljes hálózat megtartását jelenti majd. A hivatásforgalmi feladatok kifizetődő ellátásához olyan költségigényű beruházásokra lenne szükség, amelyek fedezetét nehezen lehet, hogy ma bárki is elő akarná teremteni.

Részben megismerve a környékbeli előljárók és döntéshozók véleményét, bizvást remélhetjük, hogy ha lassan is, de kibontakozóban van egy összefogás a kisvasút megmentése érdekében.

» Jakóts Ádám

AZ ÚJRAINDÍTÁS ÉRDEKÉBEN

A kisvasút sorsa felőli tájékozódásunk során azt tapasztaltuk, hogy többen is elkötelezték a vonal megmentéséért, illetve „a színpalok mögött” komoly munka is folyik ennek érdekében. Megkeresésünket örömmel fogadta Bányai Gábor, a Bács-Kiskun Megyei Közgyűlés elnöke, országgyűlési képviselő, Font Sándor országgyűlési képviselő, Lezsák Sándor, az Országgyűlés alelnöke, országgyűlési képviselő, Lukács László országgyűlési képviselő, valamint Dr. Zombor Gábor Kecskemét, Oroszi István Páhi és Szabó László, Bugac polgármestere. A civilszervezetek közül az Élő Mini-Világ Alapítvány, a Kisvasutak Baráti Köre Egyesület (KBK) és a Magyar Gözmozdonyokért és Vasúttért Egyesület (MGV) fejtette ki álláspontját. Az alábbiakban ezen állásfoglalások közül idézünk a teljesség igénye nélkül.

Bányai Gábor például már megkereste az illetékes önkormányzatokat a kisvasút ügyében, amelyek pozitívan reagáltak. A megyei közgyűlés elnöke jelezte, hogy még a leállítás megelőzően is igyekeztek meggyőzni a MÁV illetékeit a turisztikai fejlesztés fontosságáról. Ehhez pályázati lehetőségek is rendelkezésre álltak volna, ám a vasútársaság ebben nem kívánt szerepet vállalni. Bányai szerint a kiskörösi szakasz a kevésbé menthető, ám a kiskunmajsai ágat feltétlen újraindításra javasolja. Egy 50–60 kilométeres sebességgel közlekedő kisvonat akár a helyközi közlekedésben is szerepet kaphatna.

Font Sándor racionális álláspontot képvisel: az állam, vagy a települési önkormányzatok a mai gazdasági helyzetben nem vállalhatják a kisvasút változatlan formában való üzemeltetésének költségeit. A vasút megtartásának és a turizmusban való hasznosításának céljával azonban ő is egyetért, de ehhez a turisztikai vonzerők fejlesztésére is szükség van.

Lukács László szerint a jelenlegi holtpontról való elmozduláshoz kormányzati és önkormányzati döntés szükséges. A Budapest–Kelebia vasútvonal fejlesztésére megalakított parlamenti M150 munkacsoport mintájára a kisvasút érdekében is javasolná hasonló együttműködés elindítását. A képviselő kiemelte az EU pályázati forrásainak lehetőségeit, példaként említve az észak-magyarországi kisvasúti fejlesztéseket, ám arról is tájékoztattott, hogy ezen források ebben az uniós költségvetési ciklusban már aligha érhetőek el a dél-alföldi régióban.

A bugaci polgármester a többi érintett önkormányzat véleményét is tolmácsolva jelezte, hogy ragaszkodnak kisvasútjukhoz mint a szüleiktől kapott örökségükhöz. Szabó László kiemelte, hogy a vasút másként nehezen megközelíthető külterületeken halad, amelyek főként idős lakosai számára az egyedüli közlekedési lehetőséget jelentette. Ezzel együtt a jövőt – a gazdasági racionalitásokat alapul véve – ő is a turizmusban látja. Az önkormányzat anyagi lehetőségei függvényében akár az üzemeltetésben is szívesen részt vállalna.

Az Élő Mini-Világ Alapítvány nagyszabású terveket sző, illetve tárgyalásokat is kezdeményezett az illetékes minisztériummal a kisvasút hasznosításáról. A jövőt az idegenforgalomba való bevonásban, ökoturisztikai fejlesztésben látják. A kezdeményezés munkaközi fázisban tart, ezért többről egyelőre még nem számolhatunk be, de reméljük, hogy hamarosan szólhatunk a további fejleményekről.

A KBK tárgyilagos álláspontja szerint idegenforgalmi szempontból a Kecskemét–Bugac felső szakasz érdemes megmentésre. A vonal többi részén jelenleg nem látnak jelentős utasvonzó hatású turisztikai vonzerőt, de egy ilyen attrakció esetleges létesítése bármely más vonalszakasz fenntartásának értelmet adhat. Javasolják továbbá a MÁV gyakorlatánál egyszerűbb – az erdei vasutaknál ma is alkalmazott, turistavasutakra szabott – üzemeltelési rendszer bevezetését. Ami pedig a hivatásforgalmat illeti, noha a kecskeméti hálózaton a hétköznapi utazási igény nem vetekszik a Nyírvideki Kisvasúttal, de egyes szakaszokon (Kecskemét, illetve Kiskörös vonzásában) itt is érdemes lenne a vasútra alapozni. A vasút akár a Kecskemét–Kiskörös „távolsági” összeköttetésben is szerepet kaphatna, nem felelve természetesen, hogy ehhez jelentős műszaki fejlesztések kellenének.

Egyesületi céljaival összhangban az MGV főként a bugaci kispöfőgő, a 490,053-as gőzös megmentését szorgalmazza, de természetesen jelenlegi állomáshelyén, a kisvasút nosztalgiaforgalmának újraindításával.